Contribuição à Consulta Pública sobre os **Planos Setoriais Rodoviário, Ferroviário e Portuário**

2026

Contribuição à Consulta Pública sobre os Planos Setoriais Rodoviário, Ferroviário e Portuário

Instituição: Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)
Representantes: André Luís Ferreira, Mariana Ramos e Raissa Silva
Cargo/Função: Diretoria Executiva, Analistas de Projetos
E-mail de contato: andre@energiaeambiente.org.br, mariana@energiaeambiente.org.br, raissa@energiaeambiente.org.br
Data: 14/11/2026

O Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) apresenta esta contribuição às Consultas Públicas dos Planos Setoriais de Transporte, com o objetivo de colaborar para o aprimoramento desses instrumentos e para o fortalecimento do planejamento nacional de transportes.

Conforme estabelecido pelo art. 5º do Decreto nº 12.022/2024, os Planos Setoriais constituem instrumentos de planejamento de nível tático, desenvolvidos a partir do Plano Nacional de Logística (PNL), e devem conter propostas de classificação das ações que melhor contribuem para o desenvolvimento de cada setor. Entretanto, os Planos Setoriais ainda reproduzem limitações já identificadas no PNL 2050. Destacando a ausência de resultados dos fluxos de transportes no Cenário-Meta, de apresentação dos indicadores que permitam avaliar tanto o desempenho do sistema quanto a contribuição das intervenções propostas, e avaliação dos riscos socioambientais associados aos investimentos previstos no PNL 2050.

No Caderno 1 dos Planos Setoriais é apresentado essencialmente uma compatibilização entre as intervenções previstas no PNL 2050 e a carteira de investimentos vigente, sem demonstrar quantitativamente como essas intervenções contribuem para o atendimento das demandas e para a capacidade do sistema de transporte. Essa abordagem limita a fundamentação da classificação e priorização das ações conforme esperado em um instrumento de planejamento de nível tático. Para avançar nesse sentido, é importante que os planos apresentem uma avaliação da capacidade atual e futura do sistema de transporte, considerando a demanda projetada, os fluxos de carga e passageiros, a capacidade das infraestruturas existentes e planejadas, bem como os gargalos logísticos. Essa avaliação deve permitir identificar em que medida os investimentos propostos respondem aos problemas diagnosticados e às necessidades futuras de transporte.

Os cadernos setoriais reconhecem que, em razão do reduzido intervalo temporal entre a publicação do PNL 2050 e o encerramento do ciclo em 2026, optou-se por apresentar documentos de caráter incremental e orientador de agenda, sem entregar o dimensionamento quantitativo de capacidade, as simulações de alocação de fluxos e

os indicadores operacionais que caracterizam o planejamento tático. Diante disso, recomenda-se, na impossibilidade de incluir esses pontos na versão atual, que a revisão prevista para 2027 seja formalmente estruturada como a etapa de efetivação desse nível tático, incorporando análise quantitativa baseada nos resultados das simulações de alocação de fluxos na rede e apresentar indicadores utilizados para avaliar o desempenho do sistema e a contribuição esperada das intervenções, em consonância com o art. 8° do Decreto n° 12.022/2024, que estabelece que os planos integrantes do PIT devem apresentar diretrizes, objetivos, metas e indicadores que permitam o monitoramento e a avaliação de resultados.

Também é necessário explicitar os critérios utilizados para selecionar, classificar e priorizar as intervenções que compõem os planos. Os planos setoriais já fazem uma análise de projetos prioritários para os quais o Estado ainda não possui projetos ou contratos em carteira, contudo, para que esses mapeamentos desempenhem um papel tático e orientador das decisões públicas, é necessário que os planos estabeleçam critérios objetivos e transparentes para a atuação estatal sobre tais lacunas. Recomenda-se a definição de diretrizes de priorização que orientem a atuação dos órgãos responsáveis na contratação e elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), diagnósticos operacionais e projetos de engenharia, assegurando que a alocação de recursos públicos para o desenvolvimento dessas oportunidades observe as metas socioambientais e logísticas de longo prazo fixadas pelo PNL 2050.

Além disso, embora o PNL 2050 constitua uma referência estratégica, os Planos Setoriais podem incluir projetos que não integram o Cenário-Meta. A inclusão dessas iniciativas pode ser pertinente desde que acompanhada de justificativas técnicas que demonstrem sua relação com os problemas identificados, os objetivos do planejamento e as demandas atuais e futuras do sistema. Nesse sentido, recomenda-se que os planos setoriais apresentem critérios objetivos e transparentes para inserção de empreendimentos além daqueles apresentados pelo PNL.

A classificação e a priorização das intervenções também precisam considerar a articulação entre os diferentes modos de transporte, uma vez que a capacidade e a eficiência dos corredores dependem da compatibilidade entre as infraestruturas que os compõem. Isso significa que a ampliação da capacidade de um trecho ou componente pode não produzir os resultados esperados caso as demais infraestruturas do corredor não tenham capacidade adequada. É o caso, por exemplo, da ampliação da capacidade portuária, cujos benefícios dependem também das condições de acesso rodoviário, ferroviário e hidroviário para o escoamento das cargas. Recomenda-se, assim, que os Planos Setoriais identifiquem as principais interdependências entre as intervenções previstas nos diferentes modos e apresentem análises sobre a compatibilidade de suas capacidades, os investimentos complementares necessários e

as implicações de diferentes sequências de implementação. Essa abordagem é fundamental para orientar uma priorização coordenada e preservar o caráter multimodal do planejamento nacional.

A dimensão socioambiental também precisa ser incorporada de forma mais efetiva à avaliação. As diretrizes ambientais, embora relevantes, não substituem uma análise dos riscos ambientais associados aos investimentos propostos e de seus efeitos sobre os territórios, inclusive, os efeitos cumulativos e sinérgicos entre os empreendimentos. Dessa forma, a dimensão socioambiental poderá contribuir efetivamente para a comparação entre soluções e definição das prioridades de investimento. O caderno 4 do PSTR traz uma metodologia voltada à reavaliação da rede planejada, com a possibilidade de exclusão de projetos de alta sensibilidade. Recomenda-se a padronização e institucionalização dessa premissa de forma transversal para os outros modais, garantindo que a análise de viabilidade dos empreendimentos incorpore previamente a avaliação de impactos cumulativos e sinérgicos em ecossistemas sensíveis.

Além das demandas associadas aos grandes corredores de transporte e ao escoamento de cargas para exportação, é importante que os Planos Setoriais aprofundem o tratamento das soluções previstas no PNL 2050 para atender a outras necessidades de transporte. Nesse sentido, observa-se que as propostas relacionadas à melhoria das condições de deslocamento e conectividade de populações em regiões isoladas, especialmente na Região Norte, e ao transporte de produtos da sociobiodiversidade ainda não são suficientemente detalhadas nos planos. Considerando seu papel como instrumentos de planejamento tático, cabe aos Planos Setoriais desenvolver essas propostas, explicitando as intervenções previstas, sua contribuição para o enfrentamento dos problemas identificados e as condições necessárias para sua implementação. Esse detalhamento é importante para que as soluções previstas no PNL 2050 não permaneçam apenas como diretrizes estratégicas, mas avancem para propostas capazes de orientar o desenvolvimento dos diferentes setores de transporte.

O IEMA considera que o aprimoramento dos Planos Setoriais depende de sua capacidade de transformar as diretrizes estratégicas do PNL 2050 em propostas táticas fundamentadas, com critérios explícitos de avaliação, classificação e priorização das intervenções. Para isso, é essencial ampliar a disponibilidade de informações e resultados que sustentem as decisões, fortalecer a articulação entre os diferentes modos de transporte e incorporar as dimensões socioambientais na avaliação das soluções.